Svar på fråga 2017/18:1281 av Maria Malmer Stenergard (M)
Fossila bränslen i vägtrafiken

Maria Malmer Stenergard har frågat ministern för internationellt utveck-lingssamarbete och klimat samt vice statsministern om vilka åtgärder hon avser att vidta för att minska användningen av fossila drivmedel i vägtrafiken. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på frågan.

Utsläppen av växthusgaser från vägtrafik har minskat med knappt 17 pro-cent under perioden 2010 till 2016 med den största minskningen under 2016. De fortsatte att minska även under 2017. Enligt den ännu preliminära stati-stiken fortsatte andelen förnybara drivmedel att öka inom vägtrafiken, från 19 till 21 procent mellan 2016 och 2017, trots att mängden förnybara driv-medel inte ökade lika snabbt som tidigare. Sammantaget innebär det att ut-släppen från vägtrafiken uppskattas att ha minskat med 19 procent mellan 2010 och 2017, nära en femtedel på sju år, trots att trafikarbetet ökat under perioden. Detta enligt Trafikverkets uppskattningar som 2030-sekretariatets analyser är baserade på.

Uppgifterna för 2017 är fortfarande preliminära och behäftade med osäker-het, men en uppdelning av utsläppen per transportslag tyder på att utsläppen från personbilar fortsatt minskar även 2017, till följd av både ökad använd-ning av biobränslen och effektivisering. Utsläppen från tunga lastbilar stod däremot nästan stilla, visar Trafikverkets preliminära siffror.

Även om utsläppen samlat alltså fortsatt att minska behövs ytterligare in-satser från såväl regeringen som andra aktörer för att målen ska kunna nås. Regeringen har drivit igenom flera viktiga satsningar för att utsläppen fort-satt ska minska. Från den 1 juli 2018 införs Bränslebytet som innebär en skyldighet för drivmedelsleverantörer att successivt minska klimatpåverkan från den bensin och diesel de säljer genom ökad inblandning av hållbara bio-drivmedel. Bränslebytet kommer att bidra till att minska utsläppen från såväl personbilar, lätta nyttofordon som tunga fordon. Bränslebytet ger dessutom de långsiktiga spelregler som krävs för att företag ska våga investera i bio-drivmedelsproduktion. Regeringen stöttar även effektiva klimatinvesteringar i produktionsanläggningar för biogas, etanol och biodiesel genom Klimat-klivet och den i vårpropositionen aviserade ökade metanreduceringsersätt-ningen.

Regeringen avser även att införa ett tillfälligt Eko-bonussystem för sjöfarten och en tidsbegränsad miljökompensation för godstransporter på järnväg. Syftet är att stimulera överflyttningen av transporter från väg till sjöfart och järnväg.

För att främja ytterligare utsläppsminskningar hos personbilar har regeringen utökat Klimatklivet som bl.a. bidrar till att bygga ut infrastruktur för ladd-ning av eldrivna personbilar. Från den 1 juli 2018 införs också ett bonus–malus-system för att snabba på övergången till bilar med låga koldioxidut-släpp i nybilsförsäljningen. Flera av styrmedlen träder alltså i kraft i år och effekten kommer därmed framför allt att synas under nästkommande man-datperiod.

Effektiviseringen av personbilar, som avtagit de senaste åren, måste öka för att vi ska kunna nå klimatmålen. För att politiken ska bli så verkningsfull som möjligt är det viktigt att också arbeta på EU-nivå. Regeringen är drivan-de inom EU för att införa skärpta krav på utsläpp från bilar och lätta lastbilar och snart inleds förhandlingar också om bränsleförbrukning i tunga fordon där kraven behöver bidra till att våra mål nås. Jag utgår från att Maria Malmer Stenergard och hennes parti stödjer oss i denna strävan.

Stockholm den 23 maj 2018

Karolina Skog